MNP
MAT.CUST.
483

ARMADA DEL PERU

Reglamento de Pilotaje Fluvial

405

Por el Capitán de Fragata
Carlos P. Monge G.

ARMADA DEL PERU

Reglamento

de

Pilotaje Fluvial

Por el Capitán de Fragata

Carlos P. Monge G.

MNP/CUST/483

REGLAS DE PILOTAJE

INTRODUCCIÓN

Siendo obligación de la Superioridad Naval dictar medidas concernientes que garanticen la navegación en general en todo el territorio de la República y careciendo hasta el presente de una pauta autorizada que contribuya a evitar abordajes de naves que trafican en el rio Amazonas peruano y sus tributarios; que el creciente número de embarcaciones, hace imprescindible, en pro de la seguridad fluvial, la difusión de reglas autorizadas de pilotaje, con el fin de disciplinar el tráfico y resguardar hasta donde sea posible, el valioso material nacional constituído por buques y albarengas, así como el personal y material que conducen y transportan; a partir del día de la fecha entran en vigencia estas REGLAS DE PILOTAJE, debiendo ser observadas en todo momento por los Capitanes y Patrones de embarcaciones que hacen el tráfico fluvial.

Las Agencias Navieras y Armadores estan obligadas a prestar su cooperación para hacer efectivas las disposiciones que se estipulan en estas REGLAS DE PILOTAJE; asimismo están facultadas para hacer las recomendaciones y sugerencias a la Autoridad Naval más inmediata, que constribuyan a la seguridad de la navegación fluvial.

Para mejor interpretación de las REGLAS DE PILOTAJE por parte de los Capitanes y Patrones de los buques, así como de todo el personal en general, con el fin de estar facultados para poder actuar en momento oportuno de acuerdo con las circunstancias, toda embarcación que tenga propulsión mecánica deberá tener a bordo dos ejemplares de éstas instrucciones, ambas colocadas de manera permanente, una en la Caseta de Gobierno y la otra en un lugar conspícuo del buque . Además deberá tener a bordo, un ejemplar del "Reglamento Internacional para evitar Abordajes en la Mar".

PRELIMINARES

a) En la redacción de las REGLAS DE PILOTAJE que siguen a continuación, la palabra *buque a vapor* incluye a cualquier nave propulsada por medios mecánicos.

b) Se interpreta como *buque en marcha,* cuando la nave no está fondeada, asegurada a tierra ó varada.

c) Colisión es el choque de naves. El *peligro de colisión* se determina vigilando cuidadosamente la marcación relativa del buque que se aproxima. Existe *peligro de colisión* cuando la marcación relativa no varía apreciablemente.

SEÑALES DE PITO O SIRENA

Todas las señales de pito o sirena que se especifican en estos artículos deben ser hechas con sistemas eficientes, los cuales pueden ser operados a vapor, aire comprimido, etc.

a) *Una pitada corta,* es aquella que tiene un segundo de duración aproximadamente.

b) *Una pitada prolongada,* es aquella que tiene de cuatro a seis segundos de duración. Un toque que tenga más de dos segundos de duración será considerado como *pitada prolongada.*

c). *Una pitada corta* significa "caigo a estribor".

d) *Dos pitadas cortas* significa "caigo a babor".

e) *Tres pitadas cortas* significa "doy atrás toda fuerza".

f) *Cuatro o más pitadas cortas* significa "Peligro" ó "No comprendo sus intenciones".

ARTICULO 1º—SEÑAL DE PELIGRO.

Si al aproximarse dos buques, uno de ellos no comprende el rumbo ó la intención del otro, el buque que está en duda lo ma-

nifestará dando varias pitadas cortas, en número no menor de cuatro.

Esta es la *señal de peligro*.

ARTICULO 2.—SEÑALES DE CRUZAR.

Los buques a vapor estan prohibidos de usar lo que se conoce técnicamente entre los Prácticos con el nombre de "Señales de Cruzar", ésto es, contestar una pitada con dos y responder dos pitadas a una.

ARTICULO 3.— SEÑALES PARA PASAR.

a) Cuando dos buques a vapor se avisten navegando dentro de la média milla de distancia, los prácticos están obligados a observar la *"Señal para Pasar"*, por medio de pito, que consiste en una pitada corta, contestada por el otro buque en igual forma. Esta regla debe ser aplicable cuando los buques están aproados, directa ó aproximadamente, así como cuando haya tráfico libre por las bandas de babor ó estribor.

b) Si los buques a vapor no estuvieren a la vista durante el día o no se percibiesen sus luces de navegación durante la noche, por efecto de la niebla, cerrazón o fuerte lluvia, solamente efectuarán las señales de niebla. (Ver señales fónicas para niebla).

SITUACIONES

ARTICULO 4.—DOS BUQUES APROADOS O DENTRO DE SUS PROXIMIDADES.

Cuando dos buques a vapor se aproximen *uno a otro aproados ó dentro de sus proximidades*, pegados a la ribera es deber del que surca maniobrar para pasar claro por la banda libre del otro; y hacer una señal de ésta intención, la cual deberá ser contestada con prontitud por el otro buque de manera similar. Se

entiende por *buques aproados*, cuando dos buques se aproximan proa con proa, en tal forma que pudieran dar motivo de colisión, o lo que es lo mismo, cuando de día cada buque ve los mástiles del otro en línea ó proximamente con los mástiles propios; durante la noche, cuando ambos buques pueden ver al mismo tiempo las luces de navegación del otro, es decir, roja y verde.

Durante el día éste Artículo 4. no es aplicable en los casos en que un buque a vapor ve a otro por la proa cruzando su propia derrota. Durante la noche, tampoco es aplicable en los casos siguientes:

a) Cuando la luz roja de un buque está frente a la luz roja del otro, o cuando la luz verde de uno de ellos está frente a la luz verde del otro.

b) Cuando se ve por la proa una luz roja sin ver la luz verde, ó la luz verde sin ver la roja del otro.

c). Cuando se ven las luces verde y roja de un buque en cualquier otra dirección que no sea por la proa.

ARTÍCULO 5.—BUQUE APROXIMANDOSE A UNA VUELTA O CURVA DEL CANAL.

Cuando un buque a vapor esté aproximándose a una *vuelta ó curva del canal*, donde, debido a la altura de la ribera ú otra causa, no pudiera verse a distancia mayor de una milla a otro buque a vapor que estuviese oproximándose en dirección contraria, el buque que llega primero a una milla de la vuelta o curva del canal, dará pitadas largas cada minuto, hasta ser contestada esta señal por el otro buque que se aproxima también por una pitada larga, siempre que esté a distancia suficiente como para oir la pitada. Estas señales serán repetidas con un minuto de intervalo, en caso de no recibirse respuesta, hasta llegar a rebasar el codo de la curva. Si el buque que se aproxima primero a la vuelta o curva, recibe respuesta a sus señales, suspenderá la emisión de las pitadas, y tomará las provindencias del caso para maniobrar para dar la vuelta. La preferencia del canal la tiene el buque que navega aguas abajo y el buque que surca debe

reducir su velocidad desde el momento que oyó la primera pitada, procurando, en lo posible, abrirse del canal y no llegar a la curva hasta que el que viene de bajada haya dado la vuelta y se puedan hacer las señales de pasar.

Si el buque a vapor está surcando y ha rebasado la curva o vuelta del río y escucha una de las pitadas largas de otro buque se aproxima a dicha curva, navegando de la misma vuelta, deberá contestar con dos pitadas largas a intervalo de un minuto, para indicar que también está surcando, y repetirá dichas señales hasta el momento de ser contestada su señal también en la misma forma que el buque se acerca a la curva.

ARTICULO 6.—BUQUE QUE ALCANZA A OTRO.

Cuando dos buques a vapor estén navegando en la misma dirección, y el buque que se encuentra a popa desea pasar por estribor del otro que está situado a proa, dará una pitada corta, como señal de tal deseo, la que deberá ser contestada por el otro buque, antes de maniobrar. Si desea pasar por babor del buque que está a proa, hará dos pitadas cortas, como señal de tal deseo, y procederá a maniobrar después que el buque que está a proa dé también las dos pitadas cortas, como señal de tal entendimiento. Si el buque que está a proa no considera seguro para que el buque que está a popa trate de pasarlo en ese punto, inmediatamente manifestará tal opinión haciendo la "Señal de Peligro", y por ningun motivo el buque que está a popa deberá pasar al que navega a proa, hasta llegar a un punto tal en que dicha maniobra pueda hacerse con seguridad, después que el buque de proa manifieste su conformidad haciendo las señales correspondientes. El buque que está adelante por ningún motivo tratará de cruzar la derrota ó interferir con el rumbo del buque que está pasando.

ARTICULO 7—BUQUES QUE DESATRACAN DE MUELLES O PUERTOS Y BUQUES QUE SE APROXIMAN A LOS MISMOS

Todo buque a vapor que va a desatracar de un muelle o puerto deberá hacer conocer esta intención a los demás buques,

tanto a los que están aproximándose como a los que están amarrados, por medio de una pitada prolongada.

La embarcación que desatraca o desamarra tiene la preferencia de maniobrar y esto implica que cualquier buque que se aproxima debe aguantarse sobre sus máquinas o maniobrar en forma de esperar hasta que la primera quede en franquía y aclarado el puerto, muelle o atracadero.

Este mismo artículo se hace extensivo, en los ríos estrechos, a los casos en que una embarcación, amarrada en puerto con la proa aguas arriba, bornea aguantada sobre sus espías de popa, a favor de la corriente, para amarrarse en el mismo puerto con la proa aguas abajo.

ARTICULO 8.—BUQUE A VAPOR Y BUQUE DE VELA O HIDROAVION

Cuando un buque a vapor y otro de vela o hidroavión estén navegando en tal dirección que exista *peligro de colisión* el buque a vapor está obligado a apartarse de la derrota del buque de vela o hidroavión, ó maniobrar en forma tal que deje libre la derrota del velero o hidroavión.

ARTICULO 9.—MANTENERSE CLAROS DE LA DERROTA EVITANDO CRUZAR LA PROA

Todos los buques a vapor que se vean compelidos por estos artículos para *mantenerse claros a la derrota* de otro buque, deben, si las circunstancias del caso lo permiten, evitar cruzar la proa del otro buque.

ARTICULO 10.—CANALES ESTRECHOS.

En los canales estrechos todo buque a vapor debe, cuando sea seguro y practicable, mantenerse al lado ó mediante del canal que queda a estribor del buque, es decir, conservar su derecha.

ARTICULO 11.—PELIGROS DE NAVEGACION.

Tanto al obedecer como al interpretar éstos Artículos de Pilotaje, es necesario también prestar la debida consideración a todos los peligros de navegación, colisión y a cualquier circunstancia especial que pueda hacer necesario apartarse de los artículos anteriomente mencionados, con la finalidad de evitar un peligro inmediato.

ARTICULO 12.—BUQUE A VAPOR QUE ENCUENTRA A OTRO CON REMOLQUE.

Sea cual fuera la clase de remolque conducido, a tiro, por la proa o abarloado, la nave que remolca, a favor o en contra de la corriente tiene la preferencia, y toda nave que se aproxime deberá maniobrar en forma tal que deje libre su derrota.

ARTICULO 13.—REDUCCION DE VELOCIDAD NAVEGANDO FRENTE A PUERTOS.

Todo buque a vapor que pase frente a puertos o atracaderos en los que exista o nó amarradas embarcaciones, o en los que se presuma movimiento de canoas o embarcaciones pequeñas, reducirá su andar a un mínimo tal que, permitiéndole su eficiente gobierno, evite que la ola que forma su estela, al llegar a la costa produzca estragos en el personal y material flotante.

ARTICULO 14.—ENCOSTAR EN PUERTO OCUPADO DONDE CORRE Y EN REMANZO

a) Todo buque a vapor que encoste a un puerto desocupado donde corre (o no hay remanso) deberá hacerlo lo más aguas arriba posible, para dejar espacio a los buques que atraquen posteriormente.

b) Todo buque a vapor que encoste a un puerto desocupado donde es remanso (corre en contra) deberá hacerlo lo

más agua abajo posible, para dejar espacio a los buques que atraquen posteriormente.

c) Todo buque a vapor que desea encostar en un puerto ocupado por otras embarcaciones, donde el agua corre (o no hay remanso), deberá hacerlo *siempre a popa* del último buque que atracó.

d) Todo buque a vapor que desea encostar en un puerto ocupado por otras embarcaciones, donde es remanso (corre en contra) deberá hacerlo *siempre a proa* del último que atracó.

ARTICULO 15.—BUQUE AL GARETE

a) Los buques al garete (que por cualquier causa no puedan gobernar), darán a conocer este hecho, llevando las señales siguientes: Durante el día, en el sitio en que puedan verse mejor, izarán dos bolas o cuerpos negros de 0.61 metros de diámetro, colocadas en la misma vertical y a distancia de 1.83 metros por lo menos, una de otra. De noche, en el sitio que puedan verse mejor, y si el buque es de vapor, en el palo trinquete o proa de el, y si no tienen palo trinquete, en la parte de proa del buque y reemplazando a la luz blanca, dos luces rojas visibles en todas direcciones, colocadas en la misma vertical y separadas 1.83 metros, por lo menos, una de otra. El alcance de estas luces será de dos millas por lo menos.

b) Todo buque a vapor que se encuentre con un buque al garete deberá maniobrar para evitar el peligro de colisión, si es que se presenta, y, en segundo término ver la forma más conveniente para prestar el auxilio posible. Esta disposición es general para cualquier paraje: corriente o remanso.

ARTICULO 16.—DURANTE LAS TRAVESIAS EN MALOS PASOS.

a) Durante las travesías que se tienen que efectuar a veces, en malos pasos, éstos es; pasando de costa a costa entre dos bajos, los buques que se aproximan darán las mismas señales y regularán su maniobra en la misma forma prescrita en el Artículo 5º

SEÑALES FONICAS PARA NIEBLA

ARTICULO 17.—BUQUE A VAPOR NAVEGANDO INDEPENDIENTEMENTE

En los casos de neblina o fuertes lluvias de tormenta, tanto de día como de noche, la señal de niebla será hecha por una pitada ó sirenaso prolongado a intervalos no mayores de un minuto.

ARTICULO 18.—BUQUE A VAPOR NAVEGANDO CON REMOLQUE O SIN GOBIERNO

En los casos de neblina, ó fuerte lluvia de tormenta, tanto de día como de noche, la señal de niebla será hecha por el buque remolcador, consistiendo en una pitada o sirenaso prolongado seguido de dos toques cortos, a intervalo no mayor de un minuto

MUSEO NAVAL DEL PERU - Biblioteca - C. de N. Julio C. Elías Murgia -

ARTICULO 19.—BUQUE A VAPOR REMOLCADO

En los casos de neblina, ó fuerte lluvia de tormenta, tanto de día como de noche, si dispone de vapor se conducirá como el caso de tratarse de buque remolcador; pero si no lo tuviera, empleará la bocina de niebla y la señal será ejecutada por un to-

que prolongado seguido de dos toques cortos, a intervalo no mayor de un minuto.

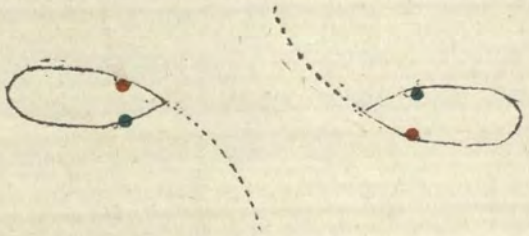
ARTICULO 20.—BUQUE FONDEADO, AMARRADO A MUELLE, BARRANCO O VARADO

En los casos de neblina, fuerte lluvia de tormenta, tanto de día como de noche el buque que esté fondeado, amarrado a muelle ó barranco, o varado ejecutará una señal de niebla consistente en repique de campana durante cinco segundos, a intervalo no mayor de un minuto.

REGLAS DE MANIOBRA

LUCES DE NAVEGACION

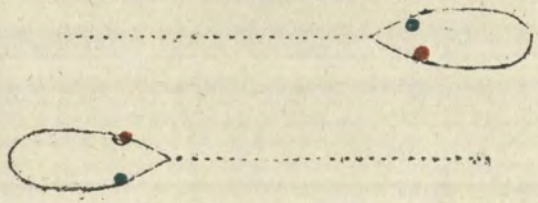
PRIMERA SITUACION. (Referente sólo al Art. 3º)



Si las dos luces de navegación (roja y verde) son visibles é indican una aproximación directa "proa con proa" de un buque con respecto a otro.

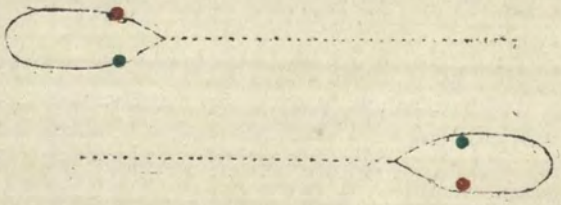
Regla: Ambos buques deben pasar libremente por el lado de babor del otro, para lo cual caerán a estribor, dando cada uno, previamente, una pitada corta.

SEGUNDA SITUACION.



Si cada buque ve solamente la luz roja del otro; no pudiendo verse las luces verdes debido a las pantallas.
Regla: Ambos buques deben pasar libremente por el lado de babor del otro. Continuarán al mismo rumbo vigilando su marcación relativa para comprobar que no hay peligro de colisión.

TERCERA SITUACION

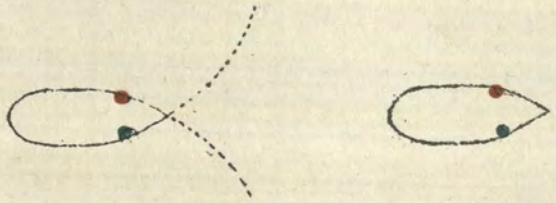


Si ambos buques pueden ver solamente la luz verde del otro; no pudiendo verse las luces rojas debido a las pantallas.

Regla: Cada buque pasará libre por el lado de estribor del otro,

manteniendo su rumbo y vigilando la marcación relativa para comprobar que no hay peligro de colisión.

CUARTA SITUACION



Si un buque de vapor está alcanzando a otro también a vapor, desde cualquier punto situado dos cuartas a popa de la cuadra del buque alcanzado.

Regla: El buque que alcanza puede pasar por babor ó estribor del otro buque que va adelante, pero después de haber hecho las señales ya prescritas para pasar, previa aceptación del otro buque, tal como se indica en el Artículo 6.